

## LA CIUDAD DE LOS ÁNGELES A TRAVÉS DE DOS THRILLERS DE MICHAEL MANN: *HEAT* Y *COLLATERAL*

Iván Villarnea Álvarez  
Universidade de Santiago (USC)

Los Ángeles se ha ido convirtiendo a lo largo de las tres últimas décadas en el paradigma de la urbe tardocapitalista. Su modelo en extensión, multipolar e interconectado, se está imponiendo en la planificación de nuevos barrios y ciudades en América, Europa, Asia o Australia. Si Nueva York fue la ciudad de referencia del siglo XX, a partir de los años ochenta Los Ángeles tomó el relevo, una vez superada la crisis urbana de la década anterior.

El cine puede ser un medio muy práctico para conocer la imagen que proyecta Los Ángeles, ya que transmite el aura de la ciudad a mucha gente que nunca estuvo allí. En este sentido, su influencia es mayor incluso que la de los propios planos urbanísticos, adelantándose a políticos y arquitectos en la difusión de Los Ángeles como ciudad global, ciudad posmoderna o ciudad del espectáculo.

Para este trabajo elegí dos *thrillers* dirigidos por el cineasta estadounidense Michael Mann, *Heat* (1995) y *Collateral* (2004), dos películas que retratan la ciudad comparando una serie de características formales, temáticas y genéricas. Los diez años que van de la primera a la segunda permiten rastrear algunas constantes y cierta progresión, ofreciendo dos retratos complementarios de la ciudad de Los Ángeles.

### LA CIUDAD Y SU ESPACIO.

El arquitecto y crítico Richard S. Weinstein calificó a Los Ángeles como la «primera ciudad estadounidense», una afirmación que enfatiza la distancia que tomó al comienzo del siglo XX frente a los modelos urbanos europeos<sup>1</sup>. En el año 1908, su administración local aprobó el primer plan exhaustivo de ordenación urbana de todos los Estados Unidos, un plan que fomentaba el desarrollo de centros secundarios, la construcción de viviendas unifamiliares y la dispersión de las instalaciones industriales<sup>2</sup>. Este nuevo modelo de ciudad intentaba evitar la superpoblación de las áreas centrales de la ciudad (como estaba ocurriendo en Nueva York o Chicago) y facilitar el acceso de la población a playas, prados

y montañas, en un intento de llevar a la práctica teorías como las que el ministro protestante Dana Bartlett exponía en su libro *La Ciudad Mejor*<sup>3</sup>.

Aunque la fundación de Los Ángeles data de 1781, su primera explosión demográfica no se produjo hasta las primeras décadas del siglo XX, cuando la inmigración masiva elevó su población desde los 240.000 habitantes hasta los 2.600.000 residentes. Su segundo gran periodo de crecimiento comienza con la Segunda Guerra Mundial, al situarse en el puerto de Los Ángeles la mayor base militar naval del país. El tejido productivo regional se multiplicó en esos años alrededor del dinamismo portuario, atrayendo un mayor caudal de inmigrantes: entre 1940 y 1970 la población creció de 3,3 a 10 millones de personas, en una evolución ascendente que sólo se ralentizaría en la década de los setenta.

### *La crisis urbana de los años setenta*

Los suburbios de clase media, mayoritariamente habitados por residentes de raza blanca, aparecieron en Estados Unidos a partir de los años cincuenta, aunque en Los Ángeles ya existían precedentes. La cultura del automóvil permite que millones de personas se desplacen cada día desde esas periferias residenciales de casa y jardín, limpias y seguras, hasta sus centros de trabajo. En los años setenta, la construcción de estos suburbios se aceleró ante la «crisis urbana» que vivía el país, provocada a su vez por el crecimiento de la inseguridad ciudadana. Nadie quería quedar expuesto a los criminales en unos centros urbanos vacíos, sin vida tras la jornada laboral. Según un informe publicado por el Law Enforcement Assistance Administration, en el año 1972 se produjeron en Estados Unidos cuatro millones de robos con intimidación, 145.000 violaciones y 20.000 homicidios<sup>4</sup>.

La causa última de esta «crisis urbana» fue la crisis económica mundial derivada del aumento de los precios del petróleo a partir de 1973. Pero, más concretamente, hubo una serie de factores que contribuyeron a este despoblamiento urbano, como «la indigencia, la segregación racial, el tráfico de drogas, el vandalismo, la falta de políticas sociales, educativas y asistenciales efectivas y el extremo déficit fiscal de los ayuntamientos»<sup>5</sup>. Junto a estos problemas de carácter socio-político, también influyeron otros de carácter psico-social, como la proliferación de armas semiautomáticas o la relativización de la violencia ligada al trauma de Vietnam e a la espectacularización cruel de la televisión.

Los Ángeles no estuvo al margen de este proceso, y el fenómeno de las periferias residenciales amplió su tejido urbano por los condados limítrofes, extendiendo la ciudad a kilómetros de distancia, siguiendo ese modelo multipolar y horizontal. Paralelamente, la crisis industrial provocó el cierre de la mayoría de empresas situadas en la autopista de Long Beach, de forma que a comienzos de los años ochenta Los Ángeles era «un centro económico regional secundario»<sup>6</sup> mucho menos relevante que Nueva York, Chicago o San Francisco.

### *La reordenación económica de los años ochenta*

La decadencia de la ciudad industrial empujó a Los Ángeles hacia un modelo de región urbana integrada en la economía global. Thomas Bradley, su alcalde entre 1973 e 1993, desarrolló una estrategia de «vender» Los Ángeles como capital del Pacífico, intentando estrechar lazos con el continente asiático. Para alcanzar este objetivo la ciudad amplió su puerto y su aeropuerto a la vez que se publicitaba a través de acontecimientos mediáticos como los Juegos Olímpicos de 1984. El resultado de todas estas operaciones fue que en pocos años «casi la mitad del tráfico mundial entre las dos orillas del Pacífico pasaba por Los Ángeles»<sup>7</sup>.

El sector más beneficiado de este nuevo modelo económico fueron los servicios, especialmente aquellas actividades relacionadas con las finanzas, los seguros y la propiedad inmobiliaria. Muchos bancos y multinacionales japonesas invirtieron en la ciudad, pero a finales de la década de los setenta Los Ángeles no contaba con un lugar apropiado para asentar a estas compañías. El viejo *downtown* de los años treinta, el corredor Broadway-Spring, se encontraba profundamente degradado tras la «crisis urbana», por lo que se hacía necesaria la creación de otro distrito financiero. El nuevo *downtown*, financiado por capitales japoneses y canadienses, se construyó arrasando el tejido urbano de Bunker Hill, una antigua zona residencial de la que fueron desalojadas miles de personas de clase media-baja para levantar los actuales rascacielos que componen el *skyline* de la ciudad. Esta operación permitió a Los Ángeles dotarse de dos elementos de los que carecía hasta entonces: un verdadero centro urbano y un icono visual con el que identificarse.

El nuevo *downtown* es una de las zonas *ganadoras* del proceso de reordenación urbana que provocó el cambio de modelo económico<sup>8</sup>. Otras serían West Hollywood, Little Tokio, Chinatown o el Condado de Orange<sup>9</sup>, destino todas ellas de la mayor parte de las nuevas inversiones. En el extremo contrario se encontrarían las zonas *perdedoras*, «antiguos barrios obreros, actualmente poblados por inmigrantes, que no contaban con los recursos sociales, económicos, históricos o paisajísticos que atraen al capital global»<sup>10</sup>

### *Características actuales de Los Ángeles*

La región urbana de Los Ángeles está formada por 163 ciudades y 5 condados: el propio Condado de Los Ángeles, y los de Orange, San Bernardino, Riverside y Ventura. Según la Oficina del Censo de Estados Unidos, en esta área metropolitana residen alrededor de 21,6 millones de personas, una población que se encuentra muy dispersa, a juzgar por su baja densidad (baja para una metrópolis, por supuesto): 3.164 habitantes por kilómetro cuadrado dentro de la ciudad de Los Ángeles y 2.730 en su área metropolitana, cifras siempre más bajas que los 10.194 habitantes por kilómetro cuadrado de Nueva York, los 6.115 de San

Francisco o los 4.867 de Chicago. En cuanto a su expansión territorial, puede establecerse en un radio de 160 kilómetros a la redonda desde el *downtown*, desde el mar hasta el desierto a través de las montañas.

Entre 1970 y 1990, mientras la población crecía en un 45%, su superficie se amplió en un 300%, como resultado del crecimiento de numerosos centros secundarios en paralelo al núcleo histórico de la ciudad, la antigua Nuestra Señora de Los Ángeles. Por este motivo, la ciudad se configura como un territorio urbanizado abierto, sin centro, sin límites, y sin jerarquía, una estructura que delata la ausencia de un plan urbanístico de escala regional. En su lugar, los distintos condados y distritos de la región urbana emplearon sus propios planes locales como una herramienta para competir entre sí por el capital transnacional. Para ir adelantando alguna de las ideas de las películas que voy a analizar, anoto aquí la definición de Los Ángeles que ofrece Vincent, el asesino de *Collateral*, en uno de sus primeros diálogos con el taxista Max: «Una ciudad muy descontrolada, desconectada. Ya sabes. 17 millones de personas. Si fuese un país sería la quinta potencia mundial. Y nadie se conoce». La cifra de habitantes varía según el tamaño del área que se considere como Los Ángeles, pero el dato económico destaca las dimensiones de su escala: «una superficie similar a la de Irlanda, el crecimiento poblacional más rápido del primer mundo, un Producto Interior Bruto más grande que el de la India, y el consumo de electricidad más elevado del planeta»<sup>11</sup>.

El tejido urbano resultante de estas características es muy débil y discontinuo, lleno de solares vacíos, aparcamientos y nudos de autopistas. La estructura de la región metropolitana está determinada por las infraestructuras comunes, como sus tres acueductos o sus quince autopistas. Cuatro de ellas cruzan la ciudad de norte a sur, otras cuatro van del noroeste al sureste, y siete más realizan el recorrido transversal, de oeste a este. En esta red, el automóvil se convierte en una máquina imprescindible para la vida cotidiana.

#### LA IMAGEN CINEMATOGRAFICA DE LOS ÁNGELES

La presencia en Hollywood de los grandes estudios de la industria cinematográfica estadounidense sitúa a Los Ángeles en una situación privilegiada para ambientar en ella un buen número de películas. A lo largo del siglo XX el cine ofrece distintos retratos de esta ciudad, entre los que podríamos distinguir tres miradas según sea el género o la temática<sup>12</sup>.

Por una parte, Los Ángeles aparece como una «ciudad estudio» en las películas que tratan sobre el propio cine, una tendencia consolidada en los años cincuenta (*El Crepúsculo de los dioses* -*Sunset Boulevard*, Billy Wilder, 1950-, *Cantando bajo la lluvia* -*Singin' in the Rain*, Stanley Donen & Gene Kelly, 1952-) pero que continúa hasta décadas más recientes (*El Juego de Hollywood* -*The Player*, Robert Altman, 1992-, *Mulholland Drive* -Id., David Lynch, 2001-, *Inland Empire* -Id., David Lynch, 2006-).

Después está Los Ángeles vista como la ciudad oscura y corrupta propia del cine negro de la época clásica (*Perdición -Double Indemnity*, Billy Wilder, 1944-, *El sueño eterno -The Big Sleep*, Howard Hawks, 1946-), y de las películas *retro* que heredan su estética (*Chinatown* -Id., Roman Polanski, 1974-, *L. A. Confidential* -Id., Curtis Hanson, 1997-). Por último, Los Ángeles se convertirá en los años ochenta en el escenario de una buena parte de las películas de acción de esa década (como la saga de *Arma Letal -Lethal Weapon*, Richard Donner, 1987, 1989, 1992 y 1998-, o la primera parte de *La Jungla de Cristal -Die Hard*, John McTiernan, 1988-).

Estas tres miradas siguen activas en el cine actual a través, por ejemplo, de los *thrillers* de Michael Mann (la «ciudad de acción») o de los últimos trabajos de David Lynch (la «ciudad estudio», retratada con la atmósfera malsana del cine negro). Las películas de estos dos cineastas ofrecen una imagen semejante de Los Ángeles, representándola como una ciudad sin centro poblada de autopistas que se alargan en el espacio. Los dos registran tres hábitats diferenciados: primero los rascacielos del *downtown*, que serían lo más parecido a una representación del «espacio público» en una ciudad que carece casi por completo de él; después las casas elegantes de vidrio y acero, construidas en las montañas o frente al mar, y por último los suburbios de clase media-baja, horizontales e infinitos. Estos tres espacios sólo se integran en las vistas aéreas, o más exactamente, en la vista nocturna de la ciudad desde las colinas, el gran icono cinematográfico de Los Ángeles, mucho más potente que la silueta de sus rascacielos. Por lo tanto, el icono de la ciudad no se encuentra en su alzado, en vertical, sino en su plano, en horizontal.

La imagen de Los Ángeles como ciudad dispersa e interconectada se consolida en los años ochenta y noventa, pero antes ya hay una película que la anticipa. Se trata de *Zabriskie Point* (Id., Michelangelo Antonioni, 1970), una historia con la que Michelangelo Antonioni quería plasmar la situación política y cultural estadounidense a finales de los años sesenta: La contracultura de la Costa Oeste, las manifestaciones contra la Guerra de Vietnam, las protestas estudiantiles y, sobre todo, la sociedad de consumo. Según explica Graham Cairns, Los Ángeles es para Antonioni «un *collage* de imágenes, ruidos e incidentes, una sobrecarga de actividad llena de confusión y una aplastante cantidad de imágenes publicitarias. La ciudad, en definitiva, se interpreta como una mezcla de caos y consumismo»<sup>13</sup>.

Antonioni no filma ningún monumento reconocible de la ciudad (en parte porque entonces no había), sino que construye la imagen de Los Ángeles como una sucesión de «paisajes automovilísticos» para ser coherente con una ciudad pensada más para los vehículos que para los peatones. En una escena del comienzo de la película los personajes charlan entre sí en el interior de un automóvil, durante su desplazamiento de un lugar a otro, de forma que la ciudad se ve reencuadrada por las ventanillas del vehículo, pero pasa sin que la cámara enfoque ningún edificio o lugar. En cambio, el espectador contempla de modo pasivo una sucesión de vallas y carteles publicitarios, anuncios a partir de los que Antonioni emite «un

comentario socio-arquitectónico de la ciudad moderna, de su estilo de vida consumista y de su correspondiente forma urbana y estética arquitectónica»<sup>14</sup>.

La tradicional división entre centro y periferia no tiene sentido en Los Ángeles, ni en términos urbanísticos (porque es una ciudad en extensión, multipolar) ni para analizar su imagen cinematográfica. Pierre Sorlin explicaba que, entre 1930 e 1960, las distintas cinematografías europeas describían las ciudades como «globalidades espaciales divididas en áreas contrastadas que se definían entre sí por oposición: el centro versus la periferia. (...) La distancia, enfatizada mediante la referencia a la necesidad del transporte, era la característica primordial»<sup>15</sup>. Esta imagen cinematográfica de la ciudad europea no encaja en ningún momento con la configuración de Los Ángeles, ni siquiera durante las décadas que señala Sorlin. En Los Ángeles, la distancia es la ciudad. No hay forma de visualizar un espacio central porque el topónimo alude más bien a una trama indefinida, a una red, y no a un conjunto de referentes físicos, como ocurre en Europa con la plaza mayor, el mercado, las calles principales, los edificios administrativos o los edificios religiosos.

En los últimos quince años, el cine, la publicidad y los vídeos musicales han convertido al nuevo *downtown* de Los Ángeles en su icono visual. Pero, al margen de sus vistas como planos de recurso, muy pocas películas ambientadas en Los Ángeles desarrollan su trama ahí. La mayoría de escenarios cinematográficos exteriores que ofrece la ciudad se sitúan más bien en coordenadas geográficas dispares, pero siempre en relación con las vías de comunicación que recorren el tejido urbano<sup>16</sup>. Las autopistas, con sus nudos y viaductos de hormigón armado, se convierten en el escenario ideal para las persecuciones y los tiroteos de las películas de acción y los *thrillers*, y algunas grandes avenidas, como es el caso de Mulholland Drive, le dan título a varias películas que la emplean como espacio simbólico<sup>17</sup>.

Volviendo a Pierre Sorlin, este autor explica que la imagen cinematográfica de las ciudades europeas sufrió una transformación en los años sesenta con la emergencia de cineastas como Michelangelo Antonioni, Jean-Luc Godard o Wim Wenders. Según Sorlin, en estas películas la imagen de la ciudad se difumina, se desvanece en un cúmulo de construcciones yuxtapuestas. *Blow-up* (Id., Michelangelo Antonioni, 1967), la película que Antonioni rodó justo antes de *Zabriskie Point*, retrata Londres a partir de «largas hileras de casas con los ladrillos a la vista, edificios pintados de colores, extensas superficies y, de repente, una antigua tienda en una estructura pequeña y deteriorada: Una ciudad, claro está, pero también un esqueleto, una idea de ciudad más que un lugar definido»<sup>18</sup>. Sorlin se queja de que películas como *Blow-up*, *Dos o tres cosas que se de ella* (*Deux ou trois choses que je sais d'elle*, Jean-Luc Godard, 1967) o *Alicia en las ciudades* (*Alice in den Städten*, Wim Wenders, 1974) destruyen la imagen tradicional de la ciudad, pero no comprende que sus directores, en el fondo, no hacen más que reflejar el proceso de metropolización que viven en esa época las grandes ciudades europeas, una transformación que sigue la línea del modelo estadounidense de las

periferias residenciales, y del que Los Ángeles es precisamente su precursor y su ejemplo más extremo.

Los retratos que Antonioni hace de Roma, de Milán, de Londres o de Los Ángeles muestran un cambio en la mirada con que los cineastas captan ese nuevo urbanismo. La técnica que Antonioni desarrolla en *Zabriskie Point*, el «paisaje automovilístico» se va a convertir en un recurso habitual de otros cineastas contemplativos, como Andrei Tarkovsky, con su largo plano secuencia de la autopista en *Solaris* (*Solyaris*, Andrei Tarkovsky, 1972), ou como Wim Wenders, que con *Alicia en las ciudades* rueda una película-itinerario por la región urbana del Rin-Ruhr. Por lo tanto, no es que las ciudades desaparezcan o pierdan su potencialidad como obras de arte, como afirma Sorlin<sup>19</sup> desde una definición de la ciudad puramente sociológica, sino que lo que ocurre es que están cambiando su morfología interna. Y en esa transformación de la imagen urbana, Los Ángeles es un excelente laboratorio de pruebas para ensayar las nuevas miradas.

LOS ÁNGELES FILMADA POR MICHAEL MANN. RETRATO EN AZUL, GRIS Y NEGRO

*Heat: interiores con vistas a la autopista*

*Heat* es una película densa y ambiciosa, con un metraje próximo a las tres horas. Cuenta la historia de un atraco perfecto, pero dedica más escenas a la personalidad y al estilo de vida de sus protagonistas: dos ladrones y un policía, junto con sus respectivas parejas sentimentales y círculo afectivo. Eso implica un carácter introspectivo que potencia la ambientación en interiores, en las distintas casas de los personajes, y aunque su acción se desarrolla más bien de día, en un contexto soleado y luminoso, el verdadero retrato de la ciudad se produce quizás en esos tiempos muertos domésticos.

Al prestar mucha atención a la personalidad de sus protagonistas, Michael Mann retrata todo aquello que remite a su intimidad: Sus casas, sus relaciones sentimentales, su tiempo de ocio... La casa de Vincent Hanna es un dúplex de paredes blancas y vigas de acero, que parece no tener ninguna ventana hacia el exterior hasta que, por fin, aparece un gran ventanal transparente que deja ver una amplia vista de la autopista. Esa casa, propiedad de su tercera mujer (Justine) no debe agradarle mucho a juzgar por los calificativos que le dedica cuando se encuentra en ella con el amante de Justine, en el punto más crítico de su crisis de pareja. En esa situación Vincent grita, literalmente, «la mierda de casa postmoderna de tecnología muerta de tu ex-marido».

Las otras casas que aparecen en *Heat* parecen algo más retiradas del estrés de la ciudad, más íntimas. Son casas frías, fotografiadas con una luz azul metálica, un «mundo acuario en sueño»<sup>20</sup> de amplios ventanales transparentes que siempre están cerrados al exterior. En una casa así, con vistas al mar, vive Neil McCauley, el líder de la banda de ladrones, en un hogar que está casi vacío, sin muebles, por



la falta de tiempo y de interés en decorarlo de su inquilino. Es una casa de lujo a la que Neil sólo le da un tratamiento funcional, como espacio de descanso, pero un descanso carente de emoción.

Más animada es la convivencia de su compañero de robos Chris Shiherlis, que vive con su compañera Charlene el declive de su relación. Los dos habitan en otra de esas casas transparentes, con piscina, un espacio idílico para la infancia de su chaval si no fuese por las continuas peleas de sus padres, en parte provocadas por la adicción al juego de Chris.

Por último, otra variante de estas viviendas son las casas situadas en la ladera de las colinas que cierran Los Ángeles por el este, desde donde se puede apreciar una amplia vista de la ciudad, esa red de luces interconectadas entre sí que se extiende hasta el horizonte. «La ciudad de las luces» le llama Neil cuando está observando este panorama desde la casa de su novia, Eady. Otra de esas viviendas sería la de Roger Van Zant, el financiero al que atracan en la primera escena y que luego intenta traicionarlos a la hora de negociar. Son casas con piscina, transparentes, semi ocultas en su fachada trasera, la que da a la carretera, y abiertas a la ciudad, montadas sobre pilares en el vacío, como las Case Study Houses de Pierre Koenig.

Casas amplias y con pocos muebles, frías, solitarias. La película enfatiza la soledad en Los Ángeles a través de la falta de espacios para la sociabilidad. La hostilidad general en el espacio público impide que Neil se de cuenta de que Eady intenta ligar con él en la cafetería en la que ambos coinciden, a la salida de la librería donde ella trabaja. Los espacios de intercambio están restringidos a lugares neutrales y sin aura, sin una carga emocional definida, donde los individuos pueden pasar desapercibidos. Las cafeterías, los restaurantes, los auto-cines y, en general, los establecimientos de las áreas de servicio de las autopistas son los únicos lugares donde los desconocidos aceptan encontrarse y hacer sus negocios, protegidos por el anonimato de estos «no-lugares»<sup>21</sup>. Así ocurre con el único encuentro entre Vincent y Neil: el policía persigue al ladrón por la autopista, primero en helicóptero y luego en coche, y cuando lo encuentra van a tomar juntos un café en un área de servicio, en un establecimiento que está lleno de gente a esas horas de la noche, en medio de ninguna parte. Igual ocurre con las «reuniones de trabajo» de los ladrones: escogen restaurantes y cafeterías alejadas, perdidas en el entramado de vías de comunicación.

Los espacios laborales no son precisamente mucho más humanos. La comisaría en donde trabaja Vincent con su equipo es un búnker de paredes grises, sin ventanas, con iluminación interior, heredera del modelo que va a fijar en la arquitectura estadounidense Frank Lloyd Wright con las oficinas del Edificio Larkin (1905).

El único espacio «cálido» que aparece en la película, en donde los personajes parecen relajarse e incluso divertirse, son las discotecas. Hay un par de escenas



comparativas en las que se contrapone una fiesta de los ladrones (la cena «patriarcal» en un restaurante asiático, a la que cada ladrón lleva su respectiva pareja, a la manera de *Uno de los nuestros* -*Good Fellas*, Martin Scorsese, 1990-) y otra de los policías (bailando y bebiendo en una discoteca, también con sus parejas). La discoteca aparece aquí como el único lugar público de la sociedad actual en donde los individuos pueden dejar caer la máscara que llevan la mayor parte del tiempo, pero hasta donde también llega a veces la jornada laboral, como ocurre cuando Vincent va a hablar con uno de sus confidentes. Michael Mann capta con su cámara el sudor, el baile y la euforia de los clientes de estos establecimientos, unos locales que se están convirtiendo en un escenario recurrente dentro de su filmografía, aumentando cada vez más la fisicidad de estas secuencias gracias a la textura granulosa, más cercana, que le ofrece el vídeo digital.

Las secuencias contrapuestas de la cena de los ladrones y de la fiesta de los policías son lo más parecido al *american way of life* que experimentan los protagonistas de *Heat*, unos personajes enfrentados a los problemas derivados de la familia desestructurada (Vincent), de la falta de compromiso (Neil) o de la crisis de pareja (Chris). Precisamente Chris es el único que aspira a llevar una vida familiar. Frente a ese estilo de vida, Vincent e Neil coinciden en rechazar una hipotética «vida normal»: «¿Que coño es eso?», se pregunta Neil en la conversación del área de servicio, «¿barbacoas y partidos de béisbol?».

Los aparcamientos son los no-lugares por excelencia en donde se producen los intercambios entre individuos anónimos: cuatro personas apoyadas en sus vehículos, tomando café en un vaso de plástico en encuentros rápidos y puntuales. Estos aparcamientos son un espacio de sutura entre lo físico, que sería la calle o los edificios, y lo incorpóreo, que sería la red de vías de comunicación, con su flujo constante. Estas autopistas funcionan en las películas de Michael Mann como una sinécdoque de la urbanización: allí hasta donde llegue la autopista, llega la ciudad. *Heat* comienza precisamente en un punto indeterminado cerca de la autopista, en los bajos de sus viaductos. Ahí se produce el atraco inicial, en un buen lugar desde el que huir, con dos autopistas a menos de quinientos metros, como reconoce Vincent al llegar. En la autopista también se encuentran ladrón y policía, y por la autopista intenta huir Neil camino del aeropuerto. El vehículo se convierte así en una prolongación del ser humano.

Pero el automóvil, junto con sus variantes (ambulancia, furgoneta o tráiler), no es el único medio de transporte que aparece en *Heat*. La película empieza en el metro, que en Los Ángeles casi no va bajo tierra sino que más bien es un ferrocarril elevado, y termina en el aeropuerto, con el duelo entre ladrón y policía. Estos dos no-lugares que abren y cierran *Heat* se van a invertir en *Collateral*, con un inicio en el aeropuerto al que llega el asesino y con otro duelo de disparos al final del filme, entre asesino y taxista, pero esta vez en el interior de un vagón de metro.

Quería comentar un detalle más sobre *Heat* antes de pasar a *Collateral*: La presencia de distintas novedades tecnológicas de la época como *atrezzo* de los personajes. La acción se enmarca a mediados de los años noventa, un momento en el que las telecomunicaciones aplicadas a la vida cotidiana estaban experimentando una fuerte revolución, un tiempo en el que los medios de comunicación audiovisual ya superaron claramente en relevancia a los medios escritos, de manera que a los ladrones les preocupa en su huída que el atraco saliese en las noticias de las seis de la tarde. En este contexto, los teléfonos están dentro de los vehículos, y tanto Neil como Vincent hablan con total naturalidad por ellos mientras sostienen el volante con una sola mano a altas velocidades. Sin embargo, los personajes aún no tienen teléfono móvil, el complemento tecnológico más popular de la década siguiente. Vincent recibe avisos de trabajo por el «busca», un objeto novedoso en aquella época que quedaría obsoleto al poco tiempo.

*Collateral: itinerario nocturno entre discotecas y rascacielos*

Martin Scorsese y Paul Schraeder encontraron en el taxi el vehículo adecuado para retratar la crisis urbana en Nueva York con un personaje descolocado, Travis Bickle, en un medio hostil, la ciudad en proceso de desmaterialización. Era el año 1976, y la película es *Taxi Driver* (Martin Scorsese, EUA, 1976). Nueva York ha cambiado desde entonces, tanto como para que veintitrés años después los mismos autores necesitasen otro vehículo (una ambulancia) para poner en escena la misma fórmula en *Al límite* (*Bringing out the dead*, Martin Scorsese, 1999).

El taxi es un vehículo en el que pueden confluir los ámbitos público y privado. En él viajan dos desconocidos, conductor y pasajero, que no tienen porqué cruzar palabra en todo el trayecto, basta con decir el destino y el precio, poco más. Pero al tratarse de un espacio cerrado, aislado del exterior, existe la posibilidad de establecer un mínimo de relación, como les ocurre a Max, el taxista de *Collateral*, y a Annie, la ayudante de fiscal que prepara un juicio para el día siguiente.

En los siete u ocho minutos que comparten de trayecto entre el aeropuerto y el *downtown* son capaces de trascender la cortesía y entrar en el terreno de la intimidad, hablando de sí mismos, de su rutina diaria, de sus preocupaciones, de sus fugas (la postal de las Maldivas que lleva Max en el taxi), y hasta de sus sueños. Comienza siendo una conversación entre dos cartógrafos que debaten el itinerario más corto para llegar a su destino, para luego, una vez encontrada la sintonía, dar el salto a la conversación personal. Un discurso amoroso que utiliza el lenguaje de los expertos<sup>22</sup>.

El siguiente pasajero de Max esa noche va a ser el último: Vincent, un asesino contratado por narcotraficantes colombianos para eliminar a todos los testigos de un juicio en su contra. La sociabilidad en el interior del taxi cambia de registro. Vincent es todo un caballero, lleno de recursos verbales con los que conseguir lo

que quiere de la gente, profundizando sólo lo justo para comprender las líneas básicas de la personalidad de sus interlocutores.

Entre un viaje y otro, el *downtown*. La cámara filma con un plano aéreo, completamente vertical, la entrada y la salida del taxi por sus amplios viales. Las cubiertas de los rascacielos son simples formas geométricas que interrumpen la continuidad visual de la trayectoria del vehículo, cuadrados perfectos en la oscuridad. Su altura se percibe por el efecto «túnel» que crea la perspectiva, en un plano cenital que da una idea de mapa topográfico, con el suelo repartido entre construcciones y avenidas, sin espacios peatonales. En las escenas finales, cuando Vincent vaya a matar a Annie, Max tendrá que subir a lo alto de un aparcamiento (una construcción sí, pero pensada para vehículos; por lo tanto un espacio híbrido) para tener una perspectiva abierta sobre el edificio en el que está ella.

Hay 4.000 taxis en Los Ángeles, como se dice en una escena, y Michael Mann presenta el encuentro de Max con sus dos pasajeros en clave de coincidencia, de azar. En una misma noche ese taxi transportará a eros (Annie) y a tánatos (Vincent), los instintos de vida y de muerte alternando en el mismo habitáculo, igual que se turnaban en el taxi de Travis Bickle. Pero Travis no conduce por autopistas, nunca sale de un entorno plenamente urbanizado. Max, en cambio, calcula los trayectos teniendo en cuenta los semáforos, los atascos y los tramos de autopista por donde puede circular con mayor fluidez. Sus distancias son, sin duda, mucho más amplias.

Si la autopista funciona como sinécdoque de la ciudad, los viaductos son una sinécdoque de la autopista, que transcurre casi levitando sobre un espacio vacío, inexistente en su oscuridad. Los pasos elevados, los enlaces, y los nudos de la autopista se representan visualmente a través de los pilares de hormigón, de la obra de ingeniería: Los Ángeles como ciudad en la que los grandes proyectos dependen de los ingenieros antes que de los arquitectos.

Cuando aumenta la densidad urbana y el taxi circula por avenidas en lugar de por autopistas, los viales secundarios se estrechan en callejones peligrosos. La parte de atrás de los edificios da a calles cerradas, funcionales, sin ornamento, como se puede comprobar en las escenas de los dos primeros asesinatos. Max lleva su taxi detrás de los edificios en donde Vincent cumple con su jornada laboral. Mala suerte con la primera víctima: aterriza contra el techo del vehículo al caer desde su piso. También hay mala suerte con la segunda. Mientras Vincent está ausente, Max hace lo posible por pedir auxilio en una calle que, por la planificación visual de la escena, con el vial encerrado completamente entre edificios, despierta el instinto criminal de los transeúntes. Los únicos que acuden serán unos atracadores que, pistola en mano, se llevan su cartera. ¿Que peatón se iba a atrever sino a entrar en semejante trampa?

El urbanismo agresivo de Los Ángeles no contempla la posibilidad de ceder espacios sin que haya una rentabilidad económica clara. Los vacíos sirven para

sectorizar las distintas zonas socio-económicas de la ciudad en función de los intereses de sus distritos. No hay grandes parques, ni reservas naturales: los animales también son prisioneros de la ciudad, como ese coyote que se cruza ante el taxi, con los ojos reflejando la luz de los faros. Por eso resulta verosímil que Max pueda haber atropellado a un venado, como le explica al policía para justificar el techo roto y los rastros de sangre.

La presencia de otros sistemas de transporte metropolitano colectivo, como el metro (el ferrocarril elevado), no sustituye la necesidad de un vehículo privado. En la escena final, Max y Annie huyen del *downtown* en metro, y allí se tendrán que enfrentar en un tiroteo con Vincent. Los héroes tienen que sobrevivir, así que el cadáver que circulará alrededor de la ciudad durante horas hasta que alguien perciba su presencia será el del asesino. El asiento que escoge para derrumbarse, segundos antes de expirar, tiene detrás un plano de la red de metro, encima a su derecha, en uno de los puntos de fuga del encuadre. Con un poco de atención se puede distinguir que, en lugar de una trama densa y compacta, sólo se señalan cinco o seis líneas, con pocas correspondencias entre sí, pero muy, muy largas. Líneas para largos recorridos suburbanos, pero no para facilitar la movilidad interna.

La hostilidad de los exteriores contrasta con la calidez de los clubes y discotecas. El viaje de Max y Vincent hará escala en tres, bien distintos, por su música, estilo y clientela. En las tres la gente parece divertirse, pero ellos van por «negocios»: el tercer y cuarto asesinato de la noche, y el encuentro con el enlace de los narcotraficantes en la ciudad, Félix.

El club de jazz es un local con mesas, luces suaves y música en directo, que aún conserva parte de su clientela afroamericana, de mediana edad, pese a haber pasado ya el tiempo del jazz. Al propio Max, negro también, no le atrae esta música, no la comprende. Él prefiere el soul de los setenta, a juzgar por la música que deja en la radio durante su viaje con Annie, otra afroamericana. El patrón del local, la tercera víctima, explica que por allí pasaron los grandes nombres del jazz de la Costa Oeste: Charles Mingus, Chet Baker, o el mismísimo Miles Davis, del que toca en el escenario «Spanish Key», un tema incluido en su disco *Bitches Brew* (editado en 1970), un salto hacia el *free jazz*.

El bar en donde trabaja Félix, «El Rodeo», tiene otro clima: luces de neón azuladas, estridentes, música tex-mex y una numerosa clientela hispana, la mayoría con sombreros vaqueros. Es un bar popular, pero eso no quita que tenga un fuerte dispositivo de seguridad, con porteros de espaldas cuadradas controlando la entrada. La seguridad privada es una constante de estos establecimientos, de los interiores de Los Ángeles en general. Pasa lo mismo con el edificio en donde trabaja Annie, con un portero-vigilante. Son muestras de la acusada separación público-privado, exterior-interior. El ámbito de actuación de la policía es la calle, el acuerdo tácito es de no intervenir en los conflictos interiores excepto causa de fuerza mayor, como el cuarto asesinato en el Club Fever.

Esa tercera discoteca de la noche es un local «de moda», elegante, con música electrónica y una trabajada decoración de interiores. La oscuridad crea un clima íntimo, y las luces de la pista de baile estilizan los movimientos de los bailarines. La clientela es numerosa, con una considerable mayoría asiática. El espacio vital para cada individuo está comprimido, el baile conlleva el contacto físico, el roce, la erótica del sudor. Un escenario complicado para una persecución o para un asesinato. El tiroteo deriva en caos, en heridos, en muertos, en una estampida hacia el exterior.

La criminalidad de Los Ángeles parece beneficiarse de la multiplicidad de actuaciones policiales para pasar desapercibida. Max y Vincent se encuentran por la noche con hasta cuatro parejas distintas de policías, que no es que se coordinen especialmente bien. Los Ángeles como ciudad de compartimentos estancos, nadie quiere tener a otra persona interviniendo en sus asuntos. El individualismo lleva a que la realidad física tenga distintas interpretaciones según sean los intereses de cada espectador. Cuando Max entra en «El Rodeo» fingiendo ser Vincent, una cámara de videovigilancia policial capta su diálogo, del mismo modo que otra capta la presencia del verdadero Vincent oculto en el taxi. Tanto el Detective Fanning, que investiga la desaparición de uno de sus confidentes (la primera víctima de Vincent) como el equipo policial que vigila el local de Félix tienen un mismo objetivo final, detener los asesinatos de los testigos, pero la lectura que hacen de las imágenes de esa realidad videovigilada difiere según sea su objetivo inmediato.

El cine de Michael Mann tiene una fuerte tendencia a la abstracción, que identifica la experiencia vital de sus personajes en clave de trayectorias a través do espacio<sup>23</sup>. Cuando estas líneas cambian de dirección, como en el accidente del taxi en el último tramo de *Collateral*, la acción de sus *thrillers* se precipita. Continuidad y ruptura son conceptos que funcionan en el nivel narrativo, pero que se corresponden también con una representación espacial. Esta analogía potencia el protagonismo de la ciudad en la filmografía de Mann, ofreciendo a los investigadores un material muy valioso para identificar la imagen cinematográfica de un lugar tan disperso como Los Ángeles.

## NOTAS

- 1 WEINSTEIN, R. S.: *The First America City*, en SCOTT, A. y SOJA, E. W. (eds.): *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, Berkeley/Los Angeles/London, University of California Press, 1996, pp. 22-46. Una cita recogida por mi parte en GARCÍA VÁZQUEZ, C.: *Ciudad Hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2004, p. 100.
- 2 En KOTKIN, J.: *La ciudad. Una historia global*, Barcelona, Random House Mondadori, 2006, p. 212.

- 3 BARTLETT, D.: *The Better City: A Sociological Study of a Modern City*, Los Ángeles, Neuner Company Press, 1907. Encontré esta referencia en KOTKIN, J., *op. cit.*, p. 211-212.
- 4 Citado en NAVARRO, A. J.: La tumultuosa década de los 70, en *Dirigido por...*, 364 (2006), p. 39.
- 5 Tomado, de nuevo, de NAVARRO, A. J., *op. cit.*, p. 39. También pertenece a este artículo la información de la frase siguiente.
- 6 GARCÍA VÁZQUEZ, C., *op. cit.*, p. 101.
- 7 GARCÍA VÁZQUEZ, C., *op. cit.*, p. 101.
- 8 García Vázquez lo llama «reterritorialización funcional». En GARCÍA VÁZQUEZ, C., *op. cit.*, p. 102.
- 9 Una red de tecnópolis flexible y descentralizada que se ha convertido en «el paradigma de la difusa territorialidad urbana tardocapitalista», en palabras de García Vázquez (GARCÍA VÁZQUEZ, C., *op. cit.*, p. 105). El estilo de vida de este condado ha dado lugar a la serie televisiva *O.C. (The O.C., Serie TV, 2003-2007)*
- 10 GARCÍA VÁZQUEZ, C., *op. cit.*, p. 105
- 11 GARCÍA VÁZQUEZ, C., *op. cit.*, p. 99.
- 12 Esta distinción aparece en el artículo de Erwan Huguin y Olivier Joyard sobre Los Ángeles recogido en JOUSSE, T. y PAGNOT, T. (dir.): *La ville au cine*. Encyclopédie, París, Cahiers du Cinéma, 2005, pp. 449-457.
- 13 Tomado de la crítica de *Zabriskie Point* que aparece en CAIRNS, G.: *El arquitecto detrás de la cámara. La visión espacial del cine*, Madrid, Abada Editores, 2007, p. 133.
- 14 En CAIRNS, G., *op. cit.*, p. 134.
- 15 En SORLIN, P.: *Cines europeos, sociedades europeas*, Barcelona, Paidós, 1996, p. 114.
- 16 La película *Crash* (Id., Paul Haggins, 2005) sería el paradigma de este protagonismo de las vías de comunicación. También en la película homónima de David Cronenberg, *Crash* (Id., David Cronenberg, 1996), rodada diez años antes con una historia totalmente distinta, las autopistas y los vehículos son una parte imprescindible de la trama, y son prácticamente su único escenario. Eso sí, esta vez la ciudad que se esconde tras esa red de viales es Toronto, la más estadounidense de las ciudades canadienses.
- 17 Como *Mulholland Drive*, de David Lynch, por supuesto, pero también *Mulholland Falls* (Id., Lee Tamahori, 1996), una película retro de la misma época y espíritu que *L.A. Confidential*, aunque con muy distintos resultados.
- 18 En SORLIN, P., *op. cit.*, p. 129.
- 19 En SORLIN, P., *op. cit.*, p. 131-133
- 20 En THORET, J-B.: Michael Mann, en JOUSSE, T. y PAGNOT, T. (dir.): *La ville au cine*. Encyclopédie, París, Cahiers du Cinéma, 2005, pp. 752-756
- 21 Un concepto desarrollado por el antropólogo francés Marc Augé en su obra AUGÉ, M.: **Los «No lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad**, Barcelona, Gedisa, 1993. Para Augé, los «no-lugares» serían aquellos espacios sin carga antropológica, que no se integran en los lugares antiguos, y donde la gente no tiene posibilidades de encontrarse más allá de un intercambio de miradas. Entre los no-lugares paradigmáticos señala las autopistas, los medios de transporte (aviones, trenes, automóviles), los aeropuertos y las estaciones ferroviarias, las grandes cadenas hoteleras, los parques de recreo o los supermercados.
- 22 En THORET, J-B., *op. cit.*, p. 756.
- 23 En THORET, J-B., *op. cit.*, p. 756.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- AUGÉ, M.: Los «No lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad, Barcelona, Gedisa, 1993.
- CAIRNS, G.: El arquitecto detrás de la cámara. La visión espacial del cine, Madrid, Abada Editores, 2007.
- CASAS, Q.: La profundidad de campo. Michael Mann, en *Dirigido por...*, 359 (2006), pp. 34-53.
- GARCÍA VÁZQUEZ, C.: Ciudad Hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2004.
- GLANCEY, J.: Siglo XX. Arquitectura. Las estructuras que dieron forma al siglo XX, Madrid, Lisma Ediciones, 2003.
- GÖSSEL, P. y LEUTHÄUSER, G.: Arquitectura del Siglo XX, Colonia, Taschen GMBH, 2005.
- HIGUINEN, E. y JOYARD, O.: Los Ángeles, en JOUSSE, T. y PAGNOT, T. (dir.): *La ville au cine. Encyclopédie*, París, Cahiers du Cinéma, 2005, pp. 449-457
- KAPLAN, R. D.: Viaje al futuro del imperio. La transformación de Norteamérica en el siglo XXI, Barcelona, Ediciones B, 1999.
- KOTKIN, J.: La ciudad. Una historia global, Barcelona, Random House Mondadori, 2006.
- NAVARRO, A. J.: La tumultuosa década de los 70, en *Dirigido por...*, 364 (2006), pp. 38-41.
- RODRÍGUEZ, H. J.: Collateral. Encuentros nocturnos, en *Dirigido por...*, 338 (2004), pp. 30-32.
- SORLIN, P.: Cines europeos, sociedades europeas, Barcelona, Paidós, 1996.
- THORET, J-B.: Michael Mann, en JOUSSE, T. y PAGNOT, T. (dir.): *La ville au cine. Encyclopédie*, París, Cahiers du Cinéma, 2005, pp. 752-756
- WEINRICHTER, A.: Heat. Thriller y star system, en *Dirigido por*, 242 (1996), pp. 18-21.